

## 汚染防止・対応小委員会第7回会合（PPR 7）

### 主な審議結果

#### 1. 船底防汚塗料に関する国際条約（AFS条約）の強化

船舶の底面には、海中生物の付着等を防止するための防汚塗料が使用されています。この、防汚塗料の使用による海洋環境への悪影響を防止するため、2001年の船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約（AFS条約）により、TBT（トリブチルスズ）などの有機スズ化合物の使用が禁止されています。さらに、IMOでは、新たに、海洋環境への有害性が認められているシブトリン（通称イルガロール）を含む塗料を同条約に基づく使用禁止の対象とすることについて検討を行っています。

今次会合では、シブトリンを含む塗料の使用禁止に伴う規制対象船舶の範囲が大きな論点となりました。欧州諸国は、全船への一律適用（過去の塗装除去等を含む）を強硬に主張し、条約改正を押し切ろうとしましたが、我が国は、①経年後の塗装による環境影響は微小であるとの調査結果、②内航船や小型船は過去の塗装履歴を確認できないことを示し、規制対象を合理的な範囲に絞込む必要性を指摘しました。

この結果、シブトリンについて、規制の適用対象は以下の通りとなりました。

- ① 新規の塗装：外航船・内航船ともに禁止※。
- ② 過去の塗装：内航船は適用除外。

外航船は、最も外層の塗装（直近塗布分）について、

- 400総トン以上：除去又は溶出防止塗料の上塗り
- 400総トン未満：沿岸国が認めれば、適用除外

※既に、我が国の塗料メーカーは、シブトリンを含む防汚塗料の製造を近年より自主的に中止しています。

今般合意した条約改正案に基づき、本年3月のIMO海洋環境保護委員会（MEPC 75）で条約改正の審議を行い、2022年7月に条約改正が発効する予定です。

#### 2. 排出ガス洗浄装置（スクラバー）関係

##### （1）スクラバー排水の影響評価とルールの調和

近年、一部の国・地域が、科学的根拠なくスクラバーからの排水を一方向的に禁止する地域規制を導入しており、海運業界への正当性の認められない負担増が懸念されています。

一方、我が国は、生物試験や成分分析、シミュレーションによるスクラバーの排水の環境影

響に関する検証を行い、短期的にも長期的にも環境に影響を与える可能性は著しく低いとの結論に至っています。また、この検証結果を IMO で紹介し、不合理な地域規制に対する問題提起を行ってきました。今次会合では、我が国からは、各国が地域規制を導入するにあたって、我が国で実施したような科学的根拠に基づいた透明性のある環境影響評価を行うことを求めるガイドラインの作成を提案しました。

審議では、IMO の国際基準とは異なる科学的根拠が示されていない地域規制の乱立に懸念や不満を有する国や業界団体、主権を有する自国領海内において独自の地域規制を設定しており IMO や他国等から干渉を受けることを阻もうとする国、及び、スクラバー排水の禁止を推進しようとする環境団体等の様々な利害がからみ、議論は紛糾しました。最終的には、信頼性のある世界統一的な手法に基づき環境影響評価を行い、その結果、科学的見地から正当化される規制が導入されるべきという観点に一定の共通点が見いだされ、規制の導入や見直しを検討する際の指針となる、環境影響評価等に関するガイドラインを作成することを合意しました。ガイドラインの内容については、2021 年開催の次回会合（PPR 8）において審議を行う予定です。

## （２）スクラバー検査方法等の見直し

PPR では、数年にわたり、スクラバーの検査方法等を定めたガイドラインについて、用語の明確化等を検討しています。今次会合では、これまでの議論や提案された内容を踏まえ、用語の明確化等に合意し、ガイドラインの改正案を最終化しました。

今般合意したガイドライン改正案に基づき、本年 3 月の IMO 海洋環境保護委員会（MEPC 75）で審議・採択を行う予定です。

## **3. バラスト水管理条約の運用について**

バラスト水※中に含まれる水生生物が本来の生息地ではない海域に移入・繁殖することによる生態系への悪影響を防止するため、2017 年に、バラスト水管理条約が発効しました。この条約に基づき、外航船は、バラスト水処理設備を搭載することが義務付けられます。

※バラスト水…船舶の安定性を保つために荷物量等に応じて「重し」として出し入れする海水

今次会合では、バラスト水処理設備を船舶に搭載した後に行う試運転時の試験方法を審議しました。一部の国や団体が、船上で再度、陸上試験で既に行われた型式承認試験と同等の基準適合性の厳密な検証を求めることを主張し、この意見が通った場合には、一定以上の微生物を含んだ試験水を船内バラスト水タンクに準備の上、処理設備を作動させ、その処理水のサンプルについて研究所での詳細な分析が必要となりかねない状況でした。

しかしながら、我が国が、そのような意見の非合理性※を指摘した結果、造船所周辺の水を使用した簡易的な試験方法とすることに合意しました。この結果、造船所や船舶所有者への大きな負担と時間のロスを回避することができました。

※バラスト水処理装置は、既に条約に基づき、陸上で厳密な性能試験を経て型式承認されているため、船舶への搭載時に同様の試験を課すことは非合理。

#### 4. 北極海における重質燃料油の規制について

北極海における事故等による重質燃料油の流出が、同海域の環境に多大な影響を及ぼしうる懸念が欧州諸国や米国等から示されています。このため、重質燃料油の北極海における保持・使用の禁止を視野に、重質燃料油の定義、重質燃料油の保持・使用措置導入による影響評価法、北極海における重質燃料油の流出リスクを低減するためのガイドラインについて、前回会合より検討を開始しました。

今次会合では、北極海における重質燃料油の保持・使用を禁止する MARPOL 条約改正案を作成し、今年 10 月に開催される IMO 海洋環境保護委員会 (MEPC 76) に承認を求めることになりました。今次会合で作成した条約改正案によると、本規制は 2024 年 7 月以降 (MARPOL 条約等で定められている燃料油タンクの保護 (二重底) に関する規定に適合する船舶は 2029 年 7 月以降) に適用されることとなります。また、北極海における重質燃料油の流出リスクを低減するためのガイドラインについては引き続き検討を行うことになりました。

#### 5. 船舶からのブラックカーボン排出抑制手法について

船舶からのブラックカーボン (BC: 燃焼で発生する黒いすす) が北極域の氷雪融解や地球温暖化の一因であるとの問題意識から、PPR で、BC 排出量の計測手法や削減手法等の検討を行っています。

今次会合では、BC 計測手法及び削減対策に関する更なる検討のため、次回会合までの間に E メールによる通信部会 (コレスポネンダンス・グループ) を設置して検討を進めることに合意しました。

#### 6. ふん尿等浄化装置の検査方法等の見直しについて

船上で発生するふん尿等の汚水の処理方法の一つとして、IMO が定める技術基準に適合した「ふん尿等浄化装置」を用いる方法があります。

今次会合では、当該装置についての技術基準や検査方法を強化するとともに、汚水の管理のための手引書や記録簿の作成の義務化、また、処理水の水質のモニタリングの義務化等を求める提案を審議しました。審議の結果、これらの提案等を踏まえた適切な規制のあり方及びそのための MARPOL 条約附属書 IV 等の改正案について、次回会合までの間に E メールによる通信部会 (コレスポネンダンス・グループ) を設置して検討を進めることに合意しました。

#### 7. 海洋プラスチックごみ問題について

近年、海洋プラスチックごみは国際的な環境問題として関心が高まっています。このうち、

船舶からの投棄については、IMO が対策を講じており、既に国際条約により全面禁止されています。2018 年 10 月の MEPC 73 では、これら対策の実効性を強化するための今後の行動計画「アクションプラン」を決定しました。持続可能な開発目標（SDGs14）の目標年である 2025 年までに、これらのアクションの実行を目指すこととされています。

今次会合では、「アクションプラン」に関連した漁具の偶発的な流出時の報告<sup>※</sup>の促進のための MARPOL 条約附属書 V の改正等について議論が行われました。審議の結果、今次会合では結論を出さず、Eメールによる通信部会（コレスポンドンス・グループ）を設置し、引き続き、次回会合までの間に検討を行うことに合意しました。また、港湾における廃棄物受入施設の適切な整備等を各国に促す MEPC 回章案を作成しました。

※MARPOL 条約附属書 V 第 10 規則により、漁具の偶発的な流出又は排出であって海洋環境又は航行に相当な脅威をもたらすものは、旗国等に通報することが義務付けられている。

以 上